Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2026/5097

20.10.2026

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Európska sieť vysokorýchlostných železníc 2040

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(C/2026/5097)

Spravodajca: **Dumitru FORNEA**

Poradca	Mihai IVAŞCU
Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	19. 2. 2025
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku stanovisko z vlastnej iniciatívy
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	24. 6. 2026
Prijaté na plenárnom zasadnutí	15. 7. 2026
Plenárne zasadnutie č.	607
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	229/1/1

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) sa domnieva, že vytvorenie skutočnej európskej siete vysokorýchlostných železníc do roku 2040 sa musí stať pre EÚ strategickou prioritou, ktorá bude rovnako ambiciózna ako jednotný trh, euro a Zelená dohoda. Vysokorýchlostné železnice by sa už nemali považovať za súčasť odvetvovej dopravnej politiky, ale za dlhodobý projekt politickej, hospodárskej a územnej integrácie.

1.2. Európa si nemôže dovoliť udržiavať roztrieštený železničný systém, ktorý sa vyznačuje nerovnomernou kvalitou infraštruktúry, slabými cezhraničnými prepojeniami a pretrvávajúcimi územnými rozdielmi. Pre posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v celej EÚ je nevyhnutné posilniť prepojenia medzi západom a východom a medzi severom a juhom, najmä v centrálnych a okrajových regiónoch.

1.3. Európska sieť vysokorýchlostných železníc nie je len projektom v oblasti mobility, ale aj strategickou investíciou do konkurencieschopnosti, odolnosti priemyslu a vedúceho postavenia Európy v oblasti technológií. Koordinovaný prístup EÚ môže posilniť priemyselné ekosystémy, stimulovať inovácie a zabezpečiť vysokokvalitné pracovné miesta v celom hodnotovom reťazci.

1.4. Vyžaduje si to väčšiu politickú naliehavosť. Zatiaľ čo iní globálni aktéri rýchlo a strategicky investujú do rozsiahlej železničnej infraštruktúry, Európa naďalej čelí oneskoreniam spôsobeným roztrieštеným plánovaním, administratívnou zložitosťou a nedostatočnou koordináciou medzi členskými štátmi.

1.5. Výbor sa domnieva, že je nevyhnutné prejsť od vnútroštátnych prístupov ku skutočnému európskemu plánovaniu. Cezhraničné koridory s vysokou európskou pridanou hodnotou by sa mali uprednostňovať prostredníctvom povinných záväzkov, silnejších koordinačných mechanizmov a zrýchlených postupov vykonávania.

1.6. Aby bolo možné prilákať súkromné investície, musia byť opatrenia týkajúce sa regulačného rámca predvídateľnejšie, zrozumiteľnejšie a stabilnejšie, informácie o systémoch verejného financovania sa musia poskytovať už v počiatočnom štádiu, riadenie musí byť transparentné a dlhodobá perspektíva návratnosti investícií jasnejšia. Na úrovni EÚ by sa mali ďalej rozvíjať inovačné finančné nástroje vrátane kombinovaného financovania a cielených mechanizmov znižovania rizika.

1.7. EHSV sa domnieva, že skutočný prechod na udržateľnú dopravu si vyžaduje väčšie investície do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry, a žiada, aby sa zvýšilo financovanie zo strany EÚ, okrem iného strategickým využívaním príjmov zo systému obchodovania s emisiami (ETS), s cieľom podporiť cezhraničnú prepojenosť a modernizáciu vnútroštátnych železničných sietí.

1.8. Nespochybniteľným cieľom sa musí stať interoperabilita. Pre vytvorenie skutočne integrovaného európskeho železničného priestoru je nevyhnutné urýchliť zavádzanie spoločných noriem vrátane Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), zjednodušiť regulačné rámce a posilniť harmonizáciu vo všetkých členských štátoch.

1.9. Digitalizácia a umelá inteligencia by sa mali v plnej miere začleniť do budúceho rozvoja vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry. Inkluzívna umelá inteligencia môže zlepšiť prevádzkovú efektívnosť prostredníctvom prediktívnej údržby, inteligentnejšieho riadenia dopravy, optimalizácie kapacity siete a zlepšenia služieb osobnej dopravy.

1.10. Európska sieť vysokorýchlostných železníc musí byť aj naďalej prístupná, inkluzívna a orientovaná na používateľa. Spravodlivé cenové štruktúry, integrované systémy predaja cestovných lístkov a efektívne prepojenie s konvenčnými železničnými, regionálnymi, prímestskými a miestnymi dopravnými sieťami sú kľúčové na to, aby sa všetkým občanom a podnikom zabezpečila bezproblémová mobilita. Stanice vysokorýchlostných železníc sa musia budovať ako plne multimodálne uzly a považovať za strategické investície, ktoré prinesú značné finančné výnosy.

1.11. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať rodinám, mladým ľuďom, osobám so zníženou pohyblivosťou a občanom žijúcim vo vzdialených regiónoch alebo regiónoch s nedostatočnou dostupnosťou služieb. Vysokorýchlostné železnice by mali pomôcť zaistiť rovnaký prístup k príležitostiam a posilniť pocit príslušnosti k spoločnému európskemu priestoru, a to aj prostredníctvom iniciatív, ako je DiscoverEU v rámci programu Erasmus+.

1.12. Úspech tohto projektu bude závisieť predovšetkým od ľudí. Európa musí urýchlene investovať do zručností, odbornej prípravy, učňovskej prípravy, rekvalifikácie a rozvoja pracovnej sily s cieľom riešiť problém nedostatku pracovníkov a zabezpečiť dostatočnú priemyselnú a prevádzkovú kapacitu v celej EÚ.

1.13. EHSV zdôrazňuje, že silné pracovné práva, prísne bezpečnostné normy a účinný sociálny dialóg musia byť aj naďalej stredobodom tejto transformácie. Rozvoj vysokorýchlostných železníc by mal prispieť ku kvalitnému zamestnaniu, spravodlivým pracovným podmienkam a sociálne spravodlivej transformácii vo všetkých regiónoch, pričom by sa malo zabrániť sociálnemu dampingu a pracovnému vykorisťovaniu a zaistiť dôkladné monitorovanie pracovných podmienok vodičov a iných pracovníkov v doprave zo strany EÚ.

1.14. Európa už disponuje technologickými odbornými znalosťami, priemyselnými kapacitami a politickými základmi potrebnými na vytvorenie siete vysokorýchlostných železníc svetovej úrovne. Teraz je však potrebné zabezpečiť rozhodné politické vedenie, rýchlu realizáciu a jasnú spoločnú víziu, aby sa tento cieľ mohol premeniť na hmatateľné výsledky pre občanov, podniky a budúce generácie.

2. **Úvod a všeobecné pripomienky**

2.1. Európska únia sa nachádza v zlomovej situácii. Vzhľadom na čoraz väčšiu celosvetovú konkurenciu, stupňujúce sa klimatické požiadavky a rastúce vnútorné rozdiely musí EÚ konať ambicióznejšie, súdržnejšie a strategickejšie. K dopravnej politike (a najmä k železničnej doprave) už nemožno pristupovať ako k technickej alebo postupne sa vyvíjajúcej oblasti. Treba ju povýšiť na úroveň kľúčového európskeho politického a hospodárskeho projektu.

2.2. Toto stanovisko preto vychádza priamo z oznámenia Komisie s názvom *Prepojenie Európy vysokorýchlostnou železnicou* ([1]), v ktorom sa stanovuje strategický rámec pre vytvorenie integrovanej európskej siete vysokorýchlostných železníc s jasným cieľom postupne prepojiť všetky hlavné mestá EÚ prostredníctvom súvislej a interoperabilnej siete vysokorýchlostných železničných koridorov.

2.3. Napriek desaťročiam rozvoja politiky v rámci siete TEN-T je železničný systém EÚ aj naďalej štrukturálne roztrieštený, pričom vo vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúre pretrvávajú územné rozdiely, najmä v koridoroch západ – východ a sever – juh, ako aj v strednej Európe. Spojenia medzi hlavnými mestami sú z hľadiska vysokorýchlostnej dopravy často pomalé, nespoľahlivé alebo vôbec neexistujú. Táto situácia už nie je v súlade s hospodárskymi ambíciami EÚ, jej záväzkami v oblasti klímy ani so spoločenskými očakávaniami, a odstránenie týchto nedostatkov má zásadný význam na posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v celej EÚ.

2.4. Na druhej strane svetoví konkurenti napredujú rozhodnými krokmi. Čína vybudovala zďaleka najväčšiu sieť vysokorýchlostných železníc na svete, ktorá má približne 50 000 km tratí a prepraví viac ako 2 – 2,5 miliardy cestujúcich ročne ([2]) Je približne päťkrát väčšia ako sieť EÚ, čo sa podarilo dosiahnuť v rámci cielenej stratégie zameranej na posilnenie vnútornej súdržnosti, vedúcej pozície v priemysle a geopolitického vplyvu.

2.5. Európska sieť vysokorýchlostných železníc 2040 musí byť koncipovaná ako kľúčový projekt integrácie EÚ v 21. storočí, ktorým sa zmení fungovanie Európy: ako ľudia cestujú, aké spojenia sú medzi regiónmi, ako sa rozvíjajú priemyselné odvetvia a ako sú rozložené príležitosti. Ide o vytvorenie skutočného priestoru EÚ pre mobilitu, ktorá bude rýchla, prístupná, udržateľná a inkluzívna. Tento projekt by mal byť spolu s jednotným trhom, eurom a Zelenou dohodou jednou z hlavných iniciatív, ktoré preukazujú, že EÚ je schopná prinášať svojim občanom hmatateľné výhody.

3. **Globálna hospodárska súťaž a štrukturálne nedostatky Európy**

Prehlbujúca sa globálna priepasť

3.1 Rozvoj vysokorýchlostných železníc sa stal ukazovateľom strategickej kapacity a dlhodobej vízie. Čínska sieť zmenila hospodársku geografiu krajiny a zabezpečila jej priemyslu postavenie svetového lídra. Aj ďalší globálni aktéri urýchľujú svoje investície, pričom uznávajú, že dopravná infraštruktúra je neoddeliteľnou súčasťou hospodárskej konkurencieschopnosti a technologickej suverenity.

Fragmentácia EÚ ako štrukturálne zlyhanie

3.1. Súčasný európsky prístup má systémové zraniteľné miesta. Plánovanie sa naďalej uskutočňuje prevažne na vnútroštátnej úrovni, financovanie je nedostatočné a nerovnomerné a regulačná zložitosť naďalej spomaľuje vykonávanie. Najnáročnejšie z hľadiska realizácie sú cezhraničné projekty. Ak sa nevybuduje súdržná a integrovaná sieť vysokorýchlostných železníc, mohlo by to pre Európu znamenať oslabenie vnútorného trhu, obmedzenie mobility pracovnej sily a ohrozenie jej klimatických cieľov.

4. **Vysokorýchlostné železnice ako pilier hospodárskej sily, sociálnej súdržnosti a spravodlivej transformácie**

Strategické investície do hospodárstva a priemyslu EÚ

4.1. Vysokorýchlostné železnice nepredstavujú náklady, ale dlhodobú investíciu do výrobnej kapacity Európy. Posilňujú dodávateľské reťazce, podporujú inovačné ekosystémy a zlepšujú prepojenosť medzi kľúčovými hospodárskymi centrami.

4.2. Je to aj veľká priemyselná príležitosť. Rozsiahlym európskym programom vysokorýchlostných železníc by sa posilnilo celosvetové vedúce postavenie EÚ v oblasti železničných technológií, inžinierstva a rozvoja infraštruktúry, stimulovali inovácie a zabezpečili kvalitné pracovné miesta v celom hodnotovom reťazci.

([1]) Oznámenie Komisie s názvom *Prepojenie Európy vysokorýchlostnou železnicou*.
([2]) Wikipédia – *List of high-speed railway lines* (Zoznam vysokorýchlostných železničných tratí).

Sociálna súdržnosť, územná spravodlivosť a kvalita života

4.3. Skutočná sieť vysokorýchlostných železníc EÚ by mohla zmeniť sociálnu a hospodársku geografiu Únie. Prepojením okrajových regiónov s hlavnými centrami by prispela k znižovaniu nerovností, otvorila občanom nové príležitosti a zohrávala jedinečnú úlohu pri spájaní ľudí a posilňovaní pocitu európskej spolupatričnosti, a to aj prostredníctvom iniciatív, ako je DiscoverEU v rámci programu Erasmus+.

4.4. Prístup k rýchlej, cenovo dostupnej a spoľahlivej doprave nie je luxusom, ale podmienkou pre rovnocennú účasť na hospodárskom a spoločenskom živote. Vysokorýchlostné železnice môžu zblížiť regióny a zmierniť izolovanosť. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať rodinám s deťmi a mladým ľuďom, pričom treba zabezpečiť prístupné a používateľsky ústretové podmienky cestovania pre všetkých.

Zručnosti, pracovná sila a spravodlivá transformácia

4.5. Európa už teraz čelí značnému nedostatku pracovnej sily v doprave, stavebníctve a inžinierstve. Úspech tohto projektu bude v zásade závisieť od ľudí a bude si vyžadovať vysokokvalifikovanú a dobre vyškolenú pracovnú silu v mnohých odvetviach. EÚ musí zabrániť sociálnemu dampingu a pracovnému vykorisťovaniu a vytvoriť európsky monitorovací systém, aby sa vodičom a všetkým ostatných pracovníkov v doprave zabezpečili spravodlivé pracovné podmienky.

4.6. EHSV vyzýva na vypracovanie európskej stratégie v oblasti zručností pre železničnú dopravu, ktorá by zahŕňala:

— rozsiahle investície do vzdelávania, odbornej a učňovskej prípravy,

— programy rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností pre pracovníkov, ktorých zasiahla zelená a digitálna transformácia,

— účinný sociálny dialóg a kolektívne vyjednávanie,

— opatrenia na zaistenie atraktívnych pracovných podmienok, spravodlivých miezd a vysokých bezpečnostných noriem.

— Vysokorýchlostné železnice musia byť súčasťou spravodlivej transformácie tým, že budú vytvárať kvalitné pracovné miesta a zabezpečia, aby sa na žiadneho pracovníka ani región nezabudlo.

Základný pilier politiky v oblasti klímy a energetiky

4.7. Vysokorýchlostné železnice ponúkajú jedno z najúčinnejších riešení dekarbonizácie diaľkovej mobility. Tento prechod však nebude automatický. Vyžaduje si silné politické rozhodnutia, ktoré umožnia okrem iného zmeniť investičné priority, internalizovať environmentálne náklady a zabezpečiť, aby sa železničná doprava stala pre cestujúcich najatraktívnejšou možnosťou. Okrem iného sa budú musieť zaviesť aj opatrenia zamerané na disponibilitu údržbárskych zariadení, primeraný systém predaja cestovných lístkov a dostupnosť železničných koľajových vozidiel.

5. **Zavedenie európskej siete vysokorýchlostných železníc: riadenie, financovanie a kapacita**

Nový model riadenia

5.1. Keďže ide o projekt, ktorý má pre EÚ strategický význam z hospodárskeho aj politického hľadiska, je potrebný silnejší európsky rámec, ktorý dokáže zabezpečiť zosúladenie medzi členskými štátmi, urýchliť rozhodovací proces, priorizovať kľúčové cezhraničné koridory a zaručiť dlhodobú kontinuitu aj po skončení politických cyklov. To si môže vyžadovať nové inštitucionálne opatrenia alebo posilnené mandáty pre existujúce štruktúry.

Ambície v oblasti financovania: od obmedzení k strategickým investíciám

5.2. Financovanie je aj naďalej najväčšou výzvou a zároveň najväčšou príležitosťou. Objem potrebných investícií je podobný ako pri iných veľkých projektoch EÚ, a preto sa k nemu musí pristupovať s rovnakými ambíciami a dlhodobou angažovanosťou. V tejto súvislosti sa v oznámení Komisie s názvom *Prepojenie Európy vysokorýchlostnou železnicou* navrhujú základy pre osobitnú stratégiu financovania na európskej úrovni v kombinácii s úsilím na odstránenie prekážok z hľadiska infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel, ako aj obchodných a technických prekážok, ktoré v súčasnosti bránia realizácii projektov.

5.3. To si vyžaduje výrazné zvýšenie finančných prostriedkov na úrovni EÚ, ako aj výraznejšiu a proaktívnejšiu úlohu Európskej investičnej banky. Zároveň bude nevyhnutné vytvoriť inovačné nástroje financovania, aby sa mohli zabezpečiť dodatočné zdroje vrátane účinného a dôkladne vyváženého zapojenia súkromných investícií tam, kde je to vhodné. Na prilákanie súkromných investorov budú tiež potrebné jasnejšie dlhodobé vyhliadky, pokiaľ ide o návratnosť investícií.

5.4. Financovanie EÚ musí byť hlavným stimulom na zabezpečenie a znásobenie verejných a súkromných investícií do kapitálovo náročnej cezhraničnej infraštruktúry, zatiaľ čo národné a regionálne investičné rámce by mali naďalej podporovať rozvoj a modernizáciu vnútroštátnych vysokorýchlostných železničných sietí. V záujme skutočného prechodu na udržateľnú dopravu by sa mal ako osobitný tok financovania pre odvetvie vysokorýchlostnej železničnej dopravy plne využiť nevyužitý potenciál príjmov zo systému ETS.

Interoperabilita, normalizácia a vedúce postavenie v digitálnej oblasti

5.5. Technická fragmentácia naďalej oslabuje efektívnosť a prepojenosť. Nespochybniteľným cieľom sa musí stať úplná interoperabilita. Je nevyhnutné urýchliť zavádzanie spoločných noriem, najmä ERTMS, čo si vyžaduje primeraný mandát pre Železničnú agentúru Európskej únie. Digitalizácia zároveň ponúka príležitosti na zvýšenie kapacity, optimalizáciu riadenia dopravy a zlepšenie skúseností cestujúcich. Inkluzívna umelá inteligencia by mohla ďalej prispieť k zefektívňovaniu siete prostredníctvom prediktívnej údržby, optimalizácie dopravy a inteligentnejších systémov riadenia tokov cestujúcich.

6. **Kľúčový európsky projekt do roku 2040**

Od ambícií k realizácii

6.1. Európa už disponuje technologickými odbornými znalosťami, priemyselnými kapacitami a politickými rámcami potrebnými na vybudovanie siete vysokorýchlostných železníc svetovej úrovne. Politické odhodlanie, koordinácia a rýchlosť vykonávania sú však naďalej nedostatočné. Prechod od ambícií k realizácii sa preto musí stať okamžitou prioritou.

6.2. Preto treba urýchlene vypracovať jasný plán EÚ pre sieť vysokorýchlostných železníc 2040, ktorý bude zahŕňať konkrétne čiastkové ciele, záväzné ciele a prioritné cezhraničné koridory. Členské štáty a inštitúcie EÚ musia prekročiť rámec dobrovoľnej koordinácie a zabezpečiť skutočné zosúladenie národných plánov v oblasti infraštruktúry s európskymi cieľmi.

6.3. V tejto súvislosti Komisia oznámila, že pripravuje celoeurópsku stratégiu financovania a štruktúrované dialógy so zainteresovanými stranami s cieľom predložiť „dohodu o vysokorýchlostných železniciach“ ako viacstranný záväzok zabezpečiť investície do prioritných koridorov. Hoci tento prístup predstavuje dôležitý a vítaný krok vpred, uvedené záväzky sa zatiaľ iba v obmedzenej miere premietli do jasného, funkčného a časovo ohraničeného rámca. EHSV sa domnieva, že na to, aby tieto iniciatívy účinne podporovali realizáciu projektov v praxi, je potrebná väčšia jasnosť, transparentnosť a rýchlosť.

6.4. Okamžitý pokrok možno dosiahnuť urýchlením realizácie obmedzeného počtu strategických hlavných projektov s vysokou európskou pridanou hodnotou, najmä tých, ktoré sa zameriavajú na chýbajúce cezhraničné prepojenia. Komisia sa už spolu s členskými štátmi usiluje určiť tieto prioritné projekty TEN-T. Zjednodušenie administratívnych postupov, skrátenie oneskorení pri udeľovaní povolení, zabránenie špekuláciám s pôdou a nekalým praktikám spojeným s výstavbou tratí a zabezpečenie koordinovaného plánovania medzi susednými členskými štátmi sú kľúčovými prvými krokmi, ktoré môžu priniesť viditeľné výsledky v krátkom časovom horizonte.

Prínos pre občanov a hospodárstvo

6.5. Európska sieť vysokorýchlostných železníc musí od začiatku prinášať občanom a podnikom konkrétne a merateľné výhody. Hlavným cieľom by malo byť skrátiť čas cestovania medzi veľkými európskymi mestami do takej miery, aby sa železničná doprava stala uprednostňovanou možnosťou pred letmi na krátke a stredné vzdialenosti. Cenové štruktúry musia zároveň zostať spravodlivé a inkluzívne, aby sa zabránilo riziku, že sa vysokorýchlostné železnice stanú prémiovou službou dostupnou len pre určité skupiny cestujúcich. EHSV tiež zdôrazňuje, že rozšírením prepravy osôb vysokorýchlostnou železnicou sa môže uvoľniť kapacita siete pre nákladnú dopravu, čím sa posilní konkurencieschopnosť EÚ a odolnosť vnútorného trhu.

6.6. Vysokorýchlostné železnice musia byť takisto lepšie prepojené s konvenčnou železničnou dopravou, regionálnymi, prímestskými a ďalšími dopravnými sieťami, s cieľom zabezpečiť efektívne prepojenie „od dverí k dverám“. Stanice vysokorýchlostných železníc sa preto musia budovať ako plne multimodálne uzly zaisťujúce hladké prepojenie rôznych foriem tranzitu a považovať za strategické investície, ktoré prinesú značné finančné výnosy. V snahe zaistiť cestujúcim skutočne európske cestovanie by malo byť prioritou zabezpečiť integrované systémy predaja cestovných lístkov, plynulé cezhraničné cestovanie a spoľahlivé služby.

Mobilizácia finančných prostriedkov, zručností a priemyselných kapacít

6.7. Dosiahnutie cieľa do roku 2040 si vyžaduje okamžitú a koordinovanú mobilizáciu finančných, ľudských a priemyselných zdrojov. Financovanie sa musí zabezpečiť včas a využívať strategickým spôsobom, pričom treba jednoznačne uprednostňovať projekty, ktoré prinášajú najvyššiu pridanú hodnotu EÚ.

6.8. Zároveň sa musí bezodkladne zaujať európsky prístup k zručnostiam. Rozsiahle investície do odborného vzdelávania, rekvalifikácie a rozvoja pracovnej sily sú nevyhnutné na to, aby sa predišlo problémom, ktoré by mohli oddialiť realizáciu. Zásadný význam bude mať aj zapojenie sociálnych partnerov, aby sa zabezpečilo spravodlivé a účinné riadenie transformácie pracovnej sily.

6.9. Súčasne sa musí posilniť aj priemyselná kapacita. Európske dodávateľské reťazce, výrobné kapacity a technologický rozvoj bude treba podporiť, aby Únia mohla tento projekt realizovať nezávisle a efektívne.

Okamžité kroky: skúška dôveryhodnosti Európy

6.10. Vytvoriť do roku 2040 európsku sieť vysokorýchlostných železníc nie je dlhodobá ambícia, ktorú možno odložiť, ale naliehavá strategická nevyhnutnosť. EHSV zdôrazňuje, že čistý ekonomický prínos rýchlejšieho spojenia s hospodárskymi centrami a medzi nimi vďaka dokončeniu siete vysokorýchlostných železníc sa odhaduje približne na 750 miliárd EUR [3]. Nasledujúcich päť rokov ukáže, či sa Európe podarí premeniť víziu na skutočnosť.

6.11. Bezodkladne treba začať zavádzať konkrétne opatrenia. Okrem iného treba prijať jasný politický záväzok na najvyššej úrovni, začať realizovať prioritné projekty, zabezpečiť financovanie a vytvoriť spoľahlivé mechanizmy riadenia.

6.12. V konečnom dôsledku je tento projekt pre Európu príležitosťou konať kolektívne a dosiahnuť svoje strategické priority. Úspešná sieť vysokorýchlostných železníc nielenže prispeje k zmene mobility, ale posilní aj hospodársku odolnosť, sociálnu súdržnosť a postavenie Európy vo svete. Ak sa nebude konať dosť ambiciózne a rýchlo, hrozí, že sa potvrdia štrukturálne nedostatky, ktoré si už Európa nemôže dovoliť.

V Bruseli 15. júla 2026

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Séamus BOLAND

[3] *Joint declaration by the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) and Eurocities on Connecting Europe at High Speed* (Spoločné vyhlásenie Spoločenstva európskych železničných a infraštruktúrnych podnikov a siete Eurocities o vysokorýchlostnom prepojení v Európe).